WYDANIE A

POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 3 | WARSZAWA, MARZEC 1939 ROKU | ROK VI



Nasz Orzeł

W dniu 10 lutego b.r. Inspektor Armii gen. K. Sosnkowski wygłosił przemówienie na pokładzie okrętu podwodnego „Orzeł".

Część tego przemówienia podajemy niżej:

Obywatele! napis wyryty na srebrnej tablicy, której odsłonięcia dokonałem przed chwilą, głosi, że wspaniały, nowoczesny okręt podwodny o dumnej nazwie „Orzeł" zbudowany został ku chwale Rzeczypospolitej, ku czci Józefa Piłsudskiego, za sumy, zebrane z dobrowolnych składek, w jednej trzeciej wśród wojska i marynarki wojennej, a w dwóch trzecich wysiłkiem Ligi Morskiej i Kolonialnej wśród całego społeczeństwa.

Słusznym jest, że w chwili obecnej myśl nasza zwraca się z aktem hołdu ku cieniom zgasłego Wodza, który chciał widzieć Polskę silną i siłę Jej trudem swego życia budował.



Gen. broni Kazimierz Sosnkowski.

Słusznym jest, że pragniemy przede wszystkim uczcić pamięć Wielkiego Marszałka, który najwidoczniej przywiązywał wielką wagę do zagadnień obrony na morzu, skoro w zaraniu odrodzonej państwowości, wtedy, gdy Polska nie posiadała jeszcze granicy morskiej, jednym z pierwszych swoich dekretów powołał do życia marynarkę wojenną.

Słusznym jest, iż pierwszy nasz okręt wojenny, wybudowany z ofiarności publicznej, związany jest z imieniem Tego, kto uczył nas, że naród na drodze siły i wielkości musi umieć, chcieć — chcieć uparcie, namiętnie i zgodnie.

Owocem zbiorowej woli, zgodnego wysiłku Polaków jest ten piękny okręt, który przybywszy dzisiaj z Holandii do Gdyni, powiększył naszą siłę zbrojną na morzu.

Wybitny to czyn, rzadki, choć spotykany w historii innych społeczeństw; jednak istotne jego znaczenie polega nie tyle na efekcie materialnym, ile na treści wewnętrznej, ideowej.

Społeczeństwo polskie, ofiarnością swoją na cele obrony morskiej dokumentuje, że zdaje sobie sprawę z błędów i zaniedbań ubiegłych pokoleń, — że umiłowanie morza i zrozumienie spraw morskich, pogłębia się stale w naszej świadomości zbiorowej.

Są to zjawiska niezmiernie ważne dla naszej przyszłości, albowiem to wszystko, czego już dokonaliśmy dla morza, jest tylko udatnym, pięknym początkiem. Dużo mamy jeszcze do zrobienia, aby przeorać psychikę narodową w stopniu, zezwalającym stwierdzić, że Polska stała się z ducha narodem morskim; wiele jeszcze wysiłków oczekuje nas w zakresie wzmocnienia obrony morskiej, rozwoju floty handlowej, rozbudowy wybrzeża, stworzenia własnego przemysłu okrętowego. Ważne zagadnienia mamy do rozwiązania na terenie międzynarodowym: Polska, kraj pozbawiony wielu niezbędnych surowców, kraj o wielkim przyroście naturalnym, — kraj, który już cierpi silnie i z powodu przeludnienia wsi i na skutek całkowitego prawie zamknięcia możliwości emigracyjnych, — kraj, gdzie kwestia żydowska przybiera z dnia na dzień na ostrości w wyniku nieuniknionych, nieodraczalnych procesów socjologicznych i ekonomicznych, Polska nie może pozostać bierną i obojętną wobec zagadnień kolonialnych.

Państwo, które chce być mocarstwem, musi stać się państwem morskim. Zapewne, — istniały i istnieją narody i państwa, pozbawione dostępu do morza, godne szacunku i podziwu dzięki patriotyzmowi swych obywateli, dzięki zasługom, położonym dla kultury i dla postępu ludzkości. Zapewne, — są państwa nadmorskie, które nie są mocarstwami. Ale nie znam mocarstwa w sensie politycznym i ekonomicznym, któreby nie było państwem morskim. Siła na morzu wydaje się być nieodzownym warunkiem tzw. mocarstwowości. O tym warto pamiętać u nas, gdzie tak chętnie i tak łatwo operuje się przymiotnikiem „mocarstwowy" w myśli, w słowie i na piśmie.

Omawiając następnie potrzebę rozbudowy Marynarki Wojennej i rolę FOM-u, gen. Sosnkowski poruszył zagadnienie wychowania morskiego młodzieży:

W interesie obrony kraju, w interesie wszechstronnego rozwoju Państwa leży, by wśród młodych naszych pokoleń zanikał coraz bardziej pociąg do pracy biurowej, wiara w karierę urzędniczą i w powaby emerytury, — natomiast, by brały górę duch przedsiębiorczości i ryzyka, pociąg do pracy twórczej w terenie i przy warsztacie, lub też tęsknota do szerokiej przestrzeni, do życia czynnego, pełnego przygód.

Na zakończenie gen. Sosnkowski wyraził życzenie szybkiego rozwoju polskiej Marynarki Wojennej, poczym wzniósł okrzyk:

Niech żyje Rzeczypospolita i niech rośnie Jej potęga na Morzu!

Epopeja bohaterstwa

Wiadomo, że — jak powiada Conrad — czas zdmuchnął z powierzchni mórz statki żaglowe. Wiadomo jeszcze, że wraz ze strzelistością tych statków roztopił się w morskich horyzontach jeden z najciekawszych okresów ludzkiego bohaterstwa.

Czas, oddalając od nas wizję statków żaglowych, zbliża niejako to wszystko, co wypływało wtedy z dziejów walki człowieka, co było jego czynem.

Bo wielkie wydarzenia jarzą się mocnym błyskiem skroś oddalenia, ukazując wieczną, niezmienioną prawdę.

Gdy wszystko z tamtego okresu się oddala, — staje się majakiem, wizją, legendą, to jedynie owe czyny trwają w pamięci niby symbol i wzór niedościgniony.

Może dzieje się to dlatego, że wszystko w człowieku, co jest przepojone porywem zapału, walki i bohaterstwa — jest trwałe, nie ulegające zagładzie czasu. Jest zbliżone do ideału. A w każdym godnie reprezentowanym ideale tkwi bunt przeciw śmierci, tęsknota za nieśmiertelnością.

Lecz czyny o jakich będzie mowa nie mają w sobie nic oczywistego z tęsknoty za nieśmiertelnością. Jest to raczej rodzaj tęsknoty za przestrzenią, za owym nieznanym, jakie w owej przestrzeni objawić się może.

Wyobraźnię człowieka od wieków niepokoił rozkołysany morski horyzont. Wabiły otwarte przestrzenie. Wierzono, że właśnie gdzieś tam — na krańcu dalekim, za horyzontem — wystrzeli pewnego dnia podróży — świat dziwów.

Oto przyczyny odkryć nowych dróg morskich. A gdy nowe odkryte lądy egzotyczne stanęły otworem przed przedsiębiorczością człowieka - zdobywcy, szukano znów nowych, najkrótszych dróg. W parze szły przygoda, awantura i interes. Pieprz, zboże, herbata, kawa, złoto — oto przyczyny, które powodowały śmiałe, awanturnicze, pełne przygód i bohaterstwa — wyprawy żeglarskie.

Był wielki urok w tym odkrywaniu coraz to nowych światów, nowych dróg, które miały służyć człowiekowi do pomnożenia jego bogactw.

W podobnych okolicznościach został odkryty w 1616 r. przez dwóch marynarzy holenderskich Przylądek Horn — cypel południowy Nowego Świata.

Statki idące z Europy do Indii i na Daleki Wschód obchodziły Przylądek Dobrej Nadziei. Tymczasem ci dwaj marynarze holenderscy odkryli, że ląd Ameryki Południowej jest oddzielony od lodów antarktycznych szerokim przejściem.

W ślad za pierwszymi poszli następni, a więc żeglarz angielski Woodes, Anson i wreszcie sławny żeglarz i odkrywca kapitan Cook.

Działo się to wszystko bez rozgłosu. Odkryta droga wokół Przylądka Horn — znana była nielicznym. Statki po dawnemu szły obok Przylądka Dobrej Nadziei. Dopiero handel zbożem i sztucznymi nawozami między Australią, Ameryką i Republiką Chilijską — z jednej strony, a Europą z drugiej, zwraca uwagę na krótszą drogę wokół Przylądka Horn. Krótsza droga — to rzecz w tym wypadku ważna, zmienia całkowicie kalkulację kupiecką. Toteż w okresie od roku 1860 do 1890 widzieć można często po kilkadziesiąt żaglowców, manewrujących przy Hornie. Spotykają się tu statki wracające do Europy ze statkami odchodzącymi na Pacyfik.

Jednocześnie rośnie zła sława Hornu. Dzienniki okrętowe notują dramatyczne zmagania ludzi i statków. Wody wokół Przylądka Horn zamykają się nad niejednym życiem ludzkim. Bo też wszystko zdaje się działać tutaj ku zagładzie statków i ludzi. Każdy objaw ruchu i życia morza jest przesycony groźbą i niebezpieczeństwem. Jest pewien zdradziecki wzajemny układ sił, sprzysiężony przeciw człowiekowi.

Nawet cisza ma tutaj swe zdradzieckie i niszczycielskie oblicze.

Jakże nikłe okazywało się doświadczenie starych, wytrawnych żeglarzy — gdy statki ich zachodziły w obszar Przylądka Horn.

I właśnie tam, gdzie wszelkie siły i morze sprzysięgły się — człowiek przeciwstawiał tylko swą wolę i trud. — Walczył.

Dzienniki okrętowe, luźne zapiski, wspomnienia, sucho mówią o tamtych przeżyciach.

No bo jakże? Przecież to są sprawy o jakimś dalekim wymiarze, bohaterskie a proste, zwykłe ludzkie, a nie dla każdego jednako zrozumiałe.

Oto opis przeprawy angielskiego kapitana Ansona:

„Górne żagle miałem zwinięte przez 58 dni. Ludzie padali ze znużenia. Niektórzy umierali, inni spadali z reji lub zmywało ich za burtę. Dnia 23 marca na jednym z moich statków — czytamy dalej — potężny szkwał zerwał reję z ludźmi..."

Inny fragment z dziennika okrętowego amerykańskiego klipra „Venice":

„1 luty 1860 r. godz. 7.30. Siła wiatru tak wielka, że morze wprost dymi, bukszprytu nie widać z piany, która przed dziobem robi wrażenie dymu".

Silne szkwały powodują niemal natychmiastowe wzburzenie morza. Tworzą się specjalnie



przykre fale, które w równomiernych odstępach atakują statek. Wysokość takiej fali dochodzi niekiedy do 18 m. Fale te mają swoją nazwę — zwą się greybeards.

Straszliwe są skutki — jeśli tego rodzaju fala załamuje się podchodząc do statku. O skutkach takich opowiada jeden z członków załogi fińskiego żaglowca „Lawhile", który z nowym żaglowcem „Grief" odbywał wyścig na trasie Australia—Europa:

„Podróż odbywała się spokojnie i przy pięknej pogodzie. Przy Cap Horn dogoniliśmy „Griefa", który już od 4 dni ciężko pracował na kolosalnej fali. Przejście Hornu odbyło się względnie szczęśliwie. Na „Griefie" zmyło 2 ludzi za burtę. My straciliśmy tylko 2 szalupy i całą kabinę nawigacyjną, którą zabrała z pokładu jedna z większych fal".

Podobnie rozbrajające w swej prostocie jest opowiadanie kapitana angielskiego żaglowca „Arracan", który opowiada, że „wszystko było dobrze, tylko fala zabrała z rufy 3 sterników i całe urządzenie sterowe, pozostawiając goły pokład z wielką dziurą w środku".

Albo historia klipra „Elenbrok", który w r. 1885 zginął w chwili największej ciszy.

Kliper „Elenbrock" — znalazł się w pewnej chwili swej żeglugi między dwoma dużymi martwymi falami — wysokości około 50 stóp. Pierwsza fala przyszła z południa i podniosła dziób statku wysoko w górę, w tej samej chwili nadeszła druga fala — z zachodu. Przechyliła statek na burtę. W jednej sekundzie cały pokład znalazł się pod wodą, a w 5 minut później statek wywrócił się do góry kilem. Cała załoga zginęła. Uratował się tylko kapitan, który w 3 dni później został zdjęty z pływającego statku przez inny żaglowiec.

W tych prostych marynarskich zwierzeniach objawia się nam w całej wyrazistości człowiek z pokładu tamtych statków. Wszystko zaś, co składa się na dzieje jego czynów tam, przy Przylądku Horn, prześwietlone jest smugą wielkiego bohaterstwa. Historia Przylądka Hornu, to przecież cała bohaterska epopea ludzi i statków, to dzieje ludzi nieustraszonych.

A choć zatracił się już wszelki kształt tamtego życia, pozostał trwały, krzepiący urok wielkiego bohaterstwa, pozostała pamięć czynu ludzkiego, wydźwigniętego ponad czas i przestrzeń.

S. Zadrożny

„Stella Maris" w Scheveningen

Piękna Madonna, Częstochowska Pani
Z ołtarza patrzy w rybackiej przystani.
Czuwa przesłodka i błogosławiona
Dzieciątko Jezus tuląca do łona.
Czerwona lampka w kaplicy się pali...

Płyną okręty hen, w zamglonej dali
Wędrówką znacząc swoje morskie szlaki,
A białe żagle trzepoczą jak ptaki.
Płyną okręty po wzburzonym morzu
Przygodę spotkać na wodnym bezdrożu.
W niebezpieczeństwach i przy ciężkiej pracy
Dnie swoje pędzą tak polscy rybacy.
Gdy wichr i burza wytrąca ster z ręki
Cicho się modlą do pięknej Panienki,
I walcząc z falą, ze sztormem, z wiatrami
Wzywają morza Gwiazdy nad gwiazdami.

Niech się nie lęka marynarska rzesza.
Maryja czuwa, broni i rozgrzesza.
Niech się nikt w porcie nie boi o statki
Są pod opieką przenajlepszej Matki.

Niech się na lądzie nikt o nich nie trwoży
Czuwa nad nimi serce Matki Bożej.
Wrócą szczęśliwie i zdrowo od pracy
Do Scheveningen, do domu, rybacy.

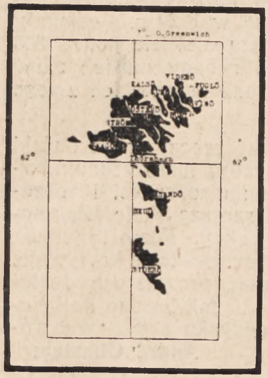
Na horyzoncie, w posiniałej dali
Jakieś się kutry kołyszą na fali.
Słońce im złotem maluje odmęty.
Płyną do portu skrzydlate okręty!
Trzepoczą żagle i złoci je słońce.
Już widać, widać statki wracające.

Piękna Madonna, Częstochowska Pani
Z ołtarza patrzy w rybackiej przystani.
Uklękła przed Nią marynarska rzesza.
A Ona słucha, radzi i pociesza.
Wita z uśmiechem na Swej pięknej twarzy
Znużonych pracą polskich marynarzy.
Lampka się jasno i radośnie pali.

Już przypłynęły okręty z oddali.

Wanda Bojcza-Babińska.

Wyspy Feroe



Dawna własność duńska, wyspy Feroe, leżą na ławie podmorskiej, łączącej Islandię ze Szkocja. Zdaje się, że stanowią one ślad jakiegoś starego lądu, który, jeśli mamy wierzyć wyobraźni pewnych historyków-poetów, nie byłby niczym innym jak legendarną Atlantydą.

Wyspy Feroe liczą około 26.000 mieszkańców. Żyją oni w setce wiosek położonych nad brzegami morza. Na największej z tych wysp Strömö znajduje się stolica administracyjna i handlowa Thorshavn, posiadająca 3.400 mieszkańców.

Rybołówstwo stanowi główne źródło utrzymania Feroańczyków, ale przez dłuższy czas nie dawało im ono dużych dochodów.

Dopiero w połowie XIX w. zastosowali nowy sposób konserwowania ryb, który pozwala eksportować je w najlepszych warunkach. Mianowicie dorsze po połowie są specjalną metodą oprawiane, suszone i solone. Sprzedawane są wtedy pod nazwą „Klip Fish".

Nowy ten produkt znalazł liczne rynki zbytu za granicą co zmieniło gruntownie warunki gospodarcze i społeczne Feroańczyków. Wyspiarze nie zadawalali się już połowem na wodach przybrzeżnych; wyekwipowali statki, które miały im pozwolić na przedsiębranie korzystnych wypraw na południe od Islandii i na szerokości Grenlandii. Przemysł ten początkowo napotykał na bardzo wielkie trudności i rozwinął się dopiero całkowicie w pierwszych latach naszego stulecia. W chwili obecnej eksport produktów rybołówstwa przedstawia około 95 proc. ogólnego eksportu.

Połowy lokalne właściwie mówiąc stale się zmniejszają, gdyż Feroańczycy, odkąd posiadają statki wyposażone w motory, wolą połowy na otwartym morzu, które choć bardziej ryzykowne i męczące, są o wiele obfitsze. Około 3—4 tys. wyspiarzy, czyli szósta część ludności, bierze każdego roku udział w tych wyprawach.

Połowy odbywają się w dwóch okresach: od lutego do maja na wschodzie i zachodzie Grenlandii; w lecie zaś wzdłuż wybrzeża wschodniego Grenlandii koło Wyspy Niedźwiedziej i niedaleko Spitzbergu. W październiku cała flotylla wraca na Feroe, gdzie zostaje zakotwiczona aż do następnego sezonu.

Do roku 1925 jeden tylko typ statku był w użyciu: „Smack" albo „Sloop". Był on osprzętowany jak dwumasztowy „Cutter" i miał pojemność od 50 do 100 beczek. Przeważnie były to stare statki kupowane głównie w Anglii i w miarę możności przystosowane do obecnego celu. Każdy z nich miał załogę składającą się z 14 ludzi. Były one jednak za małe i nie nadające się do wypraw zimowych, toteż kilka lat temu postanowiono zastosować statki innego typu o pojemności 200—250 beczek z załogą 30 ludzi. Większość tych statków została zbudowana we Francji i w Danii. Niestety z powodu kryzysu gospodarczego nie można było odnowić całej flotylli feroańskiej.

Sposoby połowów używane przez Feroańczyków są bardzo stare. Ponieważ były kiedyś doskonałe, nigdy nie myślano, aby je całkowicie zreformować; zadowolono się tylko ich modernizacją, mając na względzie postęp, jaki uczyniła technika. Tak jak w przeszłości, Feroańczycy w dalszym ciągu posługują się poza sieciami również wędkami. Z drugiej jednak strony ma tę przewagę, że daje rybakom ryby żywe, co jest niemożliwe przy połowie siecią. Zaraz po złapaniu ryba zostaje zabita i zasolona. Suszenie odbywa się na wyspie. Sposób suszenia jest bardzo prymitywny. Dorsze rozkłada się na ziemi i wystawia na operację słoneczną podczas jednego lub dwu dni. Wybiera się do tego tereny skaliste i bardzo starannie utrzymane, gdy tych brak, kładzie się ryby na dużych ramach drewnianych lub specjalnych płytach. Ponieważ słońce na Feroe ukazuje się na krótko i zwykle po jego zniknięciu padają gwałtowne deszcze, suszenie musi się odbywać w jak najkrótszym czasie. Kilka lat temu zbudowano pewną ilość suszarń, gdzie ryba może schnąć niezależnie od pory roku.

Obecnie tylko bardzo mała ilość dorszy złowionych przez Feroańczyków, sprzedawana jest w stanie świeżym. Rezultaty połowów są bardzo zmienne. Tym niemniej są one bardziej pewne dzięki ulepszeniom poczynionym w ostatnich latach, statki nie obawiają się już oddalać od brzegów. Kilka przytoczonych poniżej cyfr, wykazuje rozwój połowów:

Lata	Ilość kutrów które łowiły	Ryby złowione w tonach
1876	10	384
1904	104	5.614
1919	125	12.918
1930	170	30.125
1936	154	16.694



Prawie cały połów przeznaczony jest na eksport. Hiszpania była zawsze głównym nabywcą, kupując do 80 proc. ogólnej ilości. Dorsz surowy, solony sprzedaje się przeważnie w Italii. Handel ze Stanami Zjedn. który wynosił rocznie 2.000 ton ustał od dwu lat. Na skutek ostatnich zdarzeń w Hiszpanii, rybacy z Feroe musieli szukać nowych rynków zbytu. W roku ubiegłym 2.300 ton „Klip-Fish" poszło do Portugalii, 6.500 ton wątłuszczy solonych do Italii i około 1.300 ton do Grecji. W celu ułatwienia zbytu zdecydowano scentralizować produkcję. Od 1936 r. eksportuje się wyłącznie za pośrednictwem „Föroya Siskaexport" kooperatywy z siedzibą w Thorshayn.

Połowy wielorybów i delfinów dające daleko mniejszy dochód. są również przedsiębrane na Feroe. Dwa towarzystwa wyspecjalizowały się w połowach wielorybów i handlu pobocznymi ich produktami, zwłaszcza tłuszczem, którego w roku 1935 wyeksportowały za więcej niż 177.000 koron.

Kryzys ekonomiczny w połączeniu z zamknięciem hiszpańskich rynków zbytu miał przykre skutki dla Feroe, powodując trudności gospodarcze i socjalne. Wystarczy jako przykład porównanie przeciętnych dochodów rybaka, które w 1929 r. osiągały 1.500—2.000 koron, dziś wynoszą niewiele ponad 800 koron. Żeby opędzić wydatki rybacy musieli zająć się rolnictwem i hodowlą. Jednak zarobki ich z tego źródła są bardzo niewielkie.

Żeby zaradzić temu stanowi rzeczy, rząd duński postarał się o zmianę metod zbyt mało produktywnych, o rozwój handlu rybami mrożonymi i zorganizowanie połowów śledzi na szerszą skalę. Zanotowano już pomyślne wyniki tej akcji. Mimo to jednak sytuacja dużej ilości rodzin jest jeszcze krytyczna. Będzie się ona mogła poprawić prawdziwie dopiero wtedy, kiedy rynek feroański, tak bardzo dotknięty przez kryzys hiszpański, odzyska swą dawną równowagę.

André Chastain

Sprawy kolonialne

Coraz mocniejszym echem idą w świat głosy polskie, domagające się dla nas kolonij. Do niedawna tylko Liga Morska i Kolonialna głosiła zawsze w swoich pismach, publikacjach i odczytach, że Polska potrzebuje bezpośredniego dostępu do źródeł surowców, aby rozwijać normalnie własne życie gospodarcze.

Obecnie problem ten znajduje coraz większe zrozumienie w szerokich masach narodu polskiego, co ostatnio znalazło swój wyraz w wystąpieniu szeregu posłów i senatorów w ciągu bieżących zebrań parlamentu.

Referent generalny budżetu, poseł Z. Sowiński oraz referent budżetu Ministerstwa Spraw Zagranicznych, senator Katelbach, zabierając głos w obradach komisyj budżetowych Sejmu i Senatu, zaznaczyli ważność dla Polski zagadnień emigracyjnego, surowcowego i kolonialnego. Wolny dostęp do terenów kolonialnych i znajdujących się tam surowców, usunięcie przeszkód, hamujących emigrację ludzką i wolny obieg towarów, oto są środki zaradcze przeciwko przeludnieniu Polski i wypływającemu stąd zubożeniu jej ludności. Poseł Sowiński poruszył i sprawę żydowską, której rozwiązanie widzi w emigracji.

Należy również podkreślić przemówienie wiceministra spraw zagranicznych J. Szembeka, wygłoszone w komisji budżetowej Senatu.

„Do kwestyj wysuwających się obecnie na czoło zagadnień państwowych — powiedział wicemin. Szembek — należą niewątpliwie zagadnienia demograficzne (przeludnienie i emigracja) i surowcowo-kolonialne.

Sprawa surowców, postawiona na terenie Ligi Narodów, nie dała żadnych rezultatów praktycznych, wobec czego Polska musi szukać innych dróg, któreby jej zapewniły tańszy i łatwiejszy niż dotąd dostęp do surowców niezbędnych dla jej pełnego rozwoju gospodarczego. Poza tym rząd polski podkreślił, że z chwilą wszczęcia dyskusji w sprawie kolonij na terenie międzynarodowym, zastrzega sobie prawo wysunięcia również swoich zainteresowań w tej dziedzinie.

W dyskusji, która się wywiązała po tym przemówieniu, senator J. Dębski, dyrektor Ligi Morskiej i Kolonialnej, z uznaniem podkreślił fakt, że dążenia i żądania społeczeństwa polskiego, które dotąd reprezentowała tylko Liga Morska i Kolonialna, obecnie nabrały znaczenia spraw państwowych. Zwrócił się przytym z apelem do kół gospodarczych — do przedstawicieli przemysłu i handlu, aby i oni zajęli się zagadnieniem kolonialnym ze względu na jego znaczenie dla potęgi i dobrobytu narodu polskiego.

Następnie senator Dębski wyraził zdanie, że dotychczasowa polityka emigracyjna, powodująca odpływ najbardziej energicznych i przedsiębiorczych polskich jednostek z kraju, powinna być zaniechana i wszystkie wysiłki zwróco-

ne w kierunku uzyskania terenów kolonialnych. Natomiast emigracja elementu żydowskiego staje się tym bardziej na czasie. Chodzi tu nie o antysemityzm, który obłudnie zarzuca Polsce wiele państw, zamykających granice przed emigracją żydowską, a o ciężką konieczność gospodarczą, którą sami Żydzi częściowo już zaczynają rozumieć. Musi więc rząd polski znaleźć własne środki i sposoby, któreby zmusiły rządy państw, posiadających rozległe obszary niezaludnione, do przyjęcia Żydów z Polski.

Wreszcie poseł M. Pankiewicz na plenarnym posiedzeniu Sejmu zaznaczył, że „w roku bieżącym wchodzimy w okres bezpośredniej walki o kolonie i tę walkę wygrać musimy“.

Głosy te najlepiej świadczą o ogromnych postępach, które idea kolonialna zrobiła w szerokich masach ludności polskiej.

Złożyły się na to, oprócz nieustannej i energicznej akcji uświadamiającej, prowadzonej przez Ligę Morską i Kolonialną, również i rażące kontrasty gospodarcze, które obserwujemy na terenie międzynarodowym. Państwa europejskie wyraźnie dzielą się na „głodne i syte“. Jest szereg krajów, których posiadłości zamorskie przekraczają wielokrotnie obszar ich ojczyzny, są inne — które duszą się w szczupłych granicach, zahamowane w swoich obrotach handlowych, cierpiące na przeludnienie i pozbawione możności znalezienia dla niego ujścia. Nie potrzebujemy powtarzać, że do rzędu tych drugich należy właśnie Polska.

Spójrzmy teraz, jak przedstawia się sytuacja państw sytych:

Francja, znacznie większa od Polski, ma posiadłości kolonialne, które zajmują przestrzeń 21 razy większą.

Portugalnia, czterokrotnie mniejsza od Polski, czerpie źródła surowcowe z terenów przekraczających 23 razy jej własny w Europie!

Te cyfry, które wymieniliśmy, nie są tak rażące, jak dalsze. Oto mała Holandia i jeszcze mniejsza Belgia, każda zajmująca obszar równy jednemu województwu w Polsce, posiada tereny poza Europą w wielkości dla Holandzii, przekraczającej własny obszar 60 razy, dla Belgii — 80 razy! Wreszcie angielskie posiadłości zajmują przestrzeń tak wielką, że pomieściłaby 140 obszarów metropolii, czyli terenów europejskich Anglii!

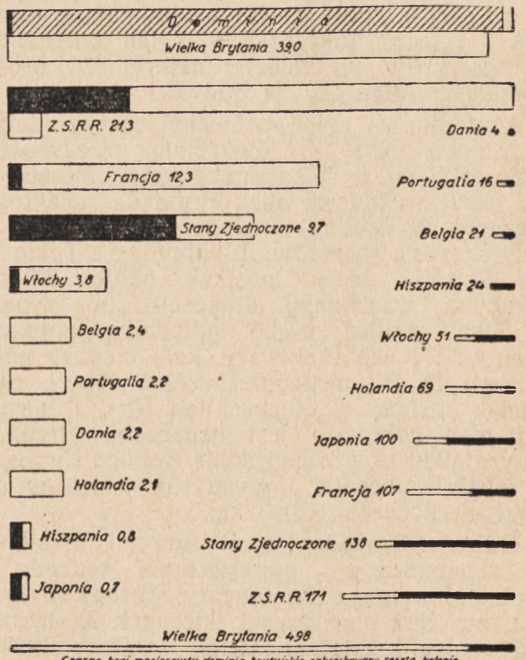
Cóż można do tego dodać. Chyba to, że posiadacze tych rozległych terenów, nie tylko sami ich nie zaludniają, a eksploatują tylko w nieznacznym stopniu ich bogactwa, ale nie pozwalają, aby uczyniły to państwa głodne.

Przed polskim emigrantem, doskonałym kolonizatorem i pracownikiem, wszędzie wznoszą się bariery, wzbraniające mu dostęp.

Każdy surowiec dochodzi do nas przez liczne przeszkody obcego prawodawstwa, zarządzeń celnych i kosztownego pośrednictwa. Jakąż więc może być nasza odpowiedź?

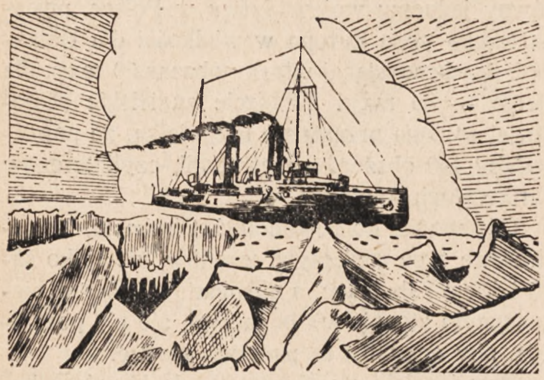
Tylko jedna: żądamy kolonij dla siebie.

Powierzchnia i ludność państw kolonialnych



Czarno kraj macierzysty, dominia brytyjskie zakreskowano, reszta kolonie.
Powierzchnia w milionach km², ludność w milionach mieszkańców.

L O D O Ł



Zagadnienie drogi morskiej z zachodniej Europy na wschód Azji, poprzez ocean Lodowaty, od wieków zajmowało umysły najmędrszych ludzi i najdzielniejszych marynarzy.

Takie nazwiska jak Bering, Barrow, Siedow, Wittney, Cluze, Koldewey, Wrangel, Weyprecht, Nares, Nordenskiöld, Nansen, Peary i wielu, wielu innych, z których niejeden śmierć znalazł w lodowej pustyni, są chlubą ludzkości.

Bohaterów pól lodowych, oprócz żądzy odkryć i sławy, gnało na tajemniczą północ również i czysto praktyczne i realne zrozumienie potrzeby wytknięcia najkrótszej drogi morskiej z Atlantyku na Pacyfik.

Rzut oka na mapę północnej czaszy globu ziemskiego (Rys. 1) konkretnie przedstawia doniosłość tej linii komunikacyjnej. Mianowicie, jeżeli weźmiemy dla przykładu odległość (kierunek 1) między Londynem L (na Rys. 1 biały krzyżyk na zerowym południku i Tokio T (na Rys. 1 biały krzyżyk około 140-go południka wschodniej długości), to wyniesie ona wzdłuż 0-ego południka poprzez Atlantyk i ocean Lodowaty, koło bieguna północnego B. P., następnie wzdłuż 170-go południka zachodniej długości (na Rys. 1 kierunek tego południka jest oznaczony strzałką u zwrotnika) t.j. przez cieśninę Beringa i wreszcie obok Kamczatki i wysp Kurylskich w okrągłych liczbach 10.000 km.

Odległość między tymi samymi ośrodkami ekonomiczno - politycznymi zachodu i wschodu, poprzez kontynenty Europy i Azji w t. zw. linii powietrznej (kierunek 2), biorąc pod uwagę krzywiznę ziemi, wyniesie 10.200 km. Droga z Londynu do Tokio (kierunek 3) przez morze Śródziemne, Suez i wokół Azji wynosi 20.000 km., a przez Atlantyk (kierunek 4), kanał Panamski i Pacyfik 20.500 km. Liczby te wyraźnie wskazują, że ze względów ekonomicznych i strategicznych należy torować najkrótszą drogę przez Ocean Lodowaty.

Ocean ten jednak zamarza zależnie od szerokości na okres od 2 do 9 miesięcy, w dodatku w swej trzymiesięcznej „porze letniej" też nie jest wolny od lodów. Wśród tych lodów normalnie zbudowane okręty, czy to handlowe, czy nawet opancerzone wojenne, kursować nie mogą, a służbę łączności, t.j. komunikacyjną mogą wyłącznie pełnić okręty o odrębnej konstrukcji kadłuba, torujące sobie drogę przez lody, a zwane **lodołamaczami.**

BUDOWA — PRACA

Na schematycznym Rys. 2, widzimy u góry pod lit. A bok, przekrój i plan normalnego okrętu; taki okręt o najsilniejszych nawet maszynach i grubo opancerzonej dziobnicy (D) „krajać" lodu nie jest w stanie, gdyż, mając rzut poziomy (plan) w kształcie cygara, działa jak klin, a nie mogąc rozepchnąć skrzepniętych pól lodowych kilkunastokilometrowej szerokości, sam jest narażony na zgniecenie, lód bowiem, ściskając kadłub prostopadle do burt (kierunki strzałek na przekroju N.L. oznaczają napór lodu) zgniata je zarówno jak i poprzeczne wiązania (bimsy) i okręt musi zatonąć. Nieudany dyletancki sowiecki eksperyment ze statkiem „Czeluskin" o takiej właśnie budowie nie był dla fachowców niespodzianką.

Dół Rys. 2 pod lit. B przedstawia bok, przekrój i plan lodołamacza. Jak widać z przekroju, burty (B) tego okrętu mają taką krzywiznę, że lód ściskając okręt, działa początkowo w kierunkach poziomych, następnie jednak ześlizguje się po krzywych skosach burt i ustawiając się ostatecznie prostopadle do ich krzywizn (kierunki strzałek N.L. oznaczają napór lodu na przekroju), usiłuje dźwignąć okręt w górę (czasem na dwa metry wysoko); w końcu jednak okręt swym ciężarem kruszy krańce lodu wzdłuż burt i osiada znowu na wodzie, nie ulegając zgnieceniu. Poziomy rzut lodołamacza (plan), przypominający owal jajka, nie ma prostych



AMACZ

wzdłużnic burtowych, (B) dzięki czemu rufa jego nigdy nie może być uwięziona w lodach (zatrzeć się).

Śruby napędowe S.N. i ster ST. lodołamacza umieszcza się niżej dolnej płaszczyzny najgrubszego lodu (pod przykryciem wypukłości burt i rufy) i dlatego są one zawsze w stanie pełnej sprawności; natomiast statki handlowe przy pierwszym zetknięciu się z lodami tracą odrazu te części napędne i kierunkowe wskutek wysokiego ich umieszczenia.

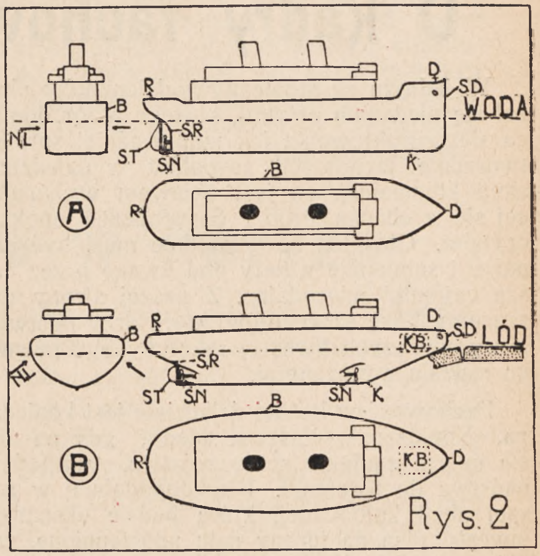
Burty handlowego statku są obite blachą około 10 mm grubości i mają żebra wytrzymujące tylko napór wody i uderzenie fali podczas burzy; lodołamacz zaś ma dziobnicę, rufę, a nawet pas na linii wody opancerzone do 50 mm grubości, wszystkie jego wiązania są zmontowane ze stalowych kształtowników, obliczonych na parcie lodu, a pokład jego wzdłuż głównej osi ma charakter lekkiego sklepienia.

Jeżeli lodołamacz wlezie dziobem na zbyt gruby lód, którego nie może przełamać normalnie, wówczas napełnia się wodą specjalne komory balastowe K.B. (Na Rys. 2 linia kropkowana), znajdujące się w dziobowej części okrętu i tym zwiększonym ciężarem przełamuje lód. Robota jednak idzie wtedy bardzo wolno, gdyż stale trzeba wodę napompowywać, po przełamaniu lodu znowu odpompowywać ją z balastowych komór, by opuszczoną dziobnicę podnieść nad poziom lodu, cofać się, brać rozpęd, wpełzać na lód i ponownie napełniać cysterny balastowe. Podczas takiej roboty lodołamacz już nie może jednocześnie holować, a tylko przygotowuje kanał wśród grubego lodu, by następnie przeciągnąć przezeń handlowe statki.

Praca ta odbywa się podczas najtęższych mrozów, dochodzących do 50° C, często przy sztormującym wietrze, który rzuca kawałami lodu i zmarzniętego śniegu, a co najgorsze, bryzga wydobywającą się spod lodu wodą, zamarzającą na ludziach, co pozbawia ich możności ruchów. Cały okręt obmarza wtedy grubo lodem, który trzeba odbijać.



s. 1



Rys. 2

Czasami jednak praca na lodołamaczu bywa jeszcze cięższa, mianowicie, jeżeli uprzednio burza spiętrzy lód na pewnej przestrzeni oceanu, ustawiając olbrzymie kry, które wielki mróz zetnie w jedną malowniczą ale nieprzebytą zaporę. Gdy lodołamacz nie może już przegnieść lodu swym ciężarem, wówczas wysiada na lód oddział minerów, który szeregiem wybuchów rozsadza lód i w ten sposób wśród jago złomów i zwałów toruje swemu okrętowi drogę, będąc pod ustawiczną grozą zapadnięcia się bez ratunku w szczelinę lodową.

HISTORIA

Protoplastą lodołamaczy był statek Nansena „Fram", który, acz drewniany i lodu łamać nie mógł, miał jednak burty o racjonalnych krzywiznach wyporowych i dlatego lody w ciągu dwóch zim polarnych (1893—1895) nie zgniotły go, a tylko wypiętrzały.

Pierwszym lodołamaczem, w pełnym tego słowa znaczeniu, był „Jermak", skonstruowany przez admirała Makarowa i zbudowany na stoczniach Petersburga (1903), a przeznaczony do stałych rejsów między Kronsztadtem i portem Artura przez Ocean Lodowaty wzdłuż północnych brzegów Azji. Jednak wojna japońska i bohaterska śmierć admirała Makarowa przerwały to śmiałe przedsięwzięcie.

Wielkie lodołamacze dochodzą do 10.000 ton wyporności, mając długość do 120 m, szerokość do 24 m, zanurzenie do 8 m.

Inż. A. Pauly

O kadry fachowców kolonialnych

W jednym ze stołecznych dzienników ukazał się niedawno artykuł, którego autor domaga się potraktowania jak najpoważniej sprawy tworzenia fachowych zespołów w dziedzinie akcji kolonialnej, co jest objawem wyłaniającej się z chaosu prób i doświadczeń epoki.... czynów. Głos ten bezwzględnie musi być poparty i sumiennie wzięty pod uwagę przez nasze czynniki miarodajne. Z naszej strony dorzucamy kilka szczegółów, które przy omawianiu powyższych kwestyj mogłyby być pewnego rodzaju wytycznymi.

Fachowość w każdej dziedzinie jest konieczna. Konieczna zwłaszcza wtedy, gdy na niej się opiera zaufanie społeczeństwa, względnie państwa do jednostki. Prawdopodobnie w naszej akcji kolonialnej, którą bedzie ekspansja inwestycyjna na tereny nam udostępnione, zaś główną rolę niewątpliwie weźmie na siebie państwo. Tylko ono, posiłkując się wzmożoną akcją kredytową może przedsięwziąć plan, w którym w przeciągu lat kilku czy kilkunastu potrafilibyśmy nie tylko odrobić nasze dwudziestoletnie zaniedbanie, lecz także dorównać kroku dzisiejszym mocarstwom kolonialnym. Bardzo wielu ludzi, nawet spośród członków LMK, ze sceptycyzmem przyjęłoby ów pośpiech, posiłkując się przy tym przysłowiem, że „co nagle, to po diable". Przyczyna ewentualnego pośpiechu, a raczej doskonale skalkulowanego rozmachu leży w zastraszającej swą wartością pozycji naszego importu kolonialnego. Da się to zrobić tylko wtedy, gdy akcja kolonialna oprze się o ludzi silnych, energicznych i takich, którzy tajniki pracy kolonialnej będą mieli „w paluszkach". Poprostu potrzebni są fachowcy. Należy sobie zdać odrazu sprawę z tego, że ilość dyplomowanych plantatorów, lekarzy, górników, inżynierów i urzędników nie może być mierzona miarą „naszej młodości", a tylko miarą naszych zapotrzebowań. W roku 1937 sprowadziliśmy artykułów plantacyjnych (kawa, herbata, bawełna) za 285 milionów złotych, rud i metali — za 180 milionów. Nie są to wszystko surowce — pomimo to otrzymujemy ogólną sumę 465-ciu milionów, która rośnie i za lat kilka przekroczy wartość pół miliarda złotych. Każdy rok nieróbstwa kolonialnego kosztuje nas przeszło pół miliarda, sumę, która z powodzeniem mogłaby zasilać wartki prąd inwestycyjny w naszym kraju. Jeżeli mowa o produktach plantacyjnych, to akcja nasza powinna pójść po linii radykalnego odrabiania zmarnowanych lat. Potrzebni są wciąż plantatorzy. Rolnicy z wyższym i średnim wykształceniem, specjaliści z dziedziny upraw roślin tropikalnych. Ta ilość zapewni nam to, iż za bawełnę, kauczuk, czy też nawet banany nie będziemy musieli płacić obcym. Lecz to nie wszystko. Potrzebni są dalej lekarze, ponieważ w ich ręku będzie spoczywała zdrowotność siły roboczej i... kierownictwa. Ilość ich musi być wystarczającą. Dalej — górnictwo. Jeżeli na terenach nam udostępnionych znajdziemy miedź, wartościowe piryty lub magnetyt, dalej zaś nikiel, siarkę, ołów, ba, nawet srebro i złoto, to do aparatu minerskiego potrzeba będzie całego zespołu kierowników. Zupełnie inne warunki pracy zmuszą naszych młodych górników do dokładnego przeszkolenia. Nic dziwnego! Płacimy co roku haracz w wysokości 200-stu milionów za to, co nasz górnik wykonałby z łatwością. Dalej zaś — inżynierowie komunikacji, urzędnicy i inni. Jak zaznaczyliśmy, inwestycje kolonialne przypadną początkowo w największym udziale państwu.

Przed państwem zatym, w momencie uzyskania terenów, stanąłby problem doprowadzenia w jak najkrótszym czasie do samowystarczalności surowcowej. Plantacje i ich inwestowanie dają się zazwyczaj zrealizować w stosunkowo niedługim czasie. Plantowanie owoców połudn., orzechów kokosowych, kauczuku, kawy, kakao, wymagają 4 — 5, a nawet i więcej lat pracy. Natomiast zbiory bawełny (import za ok. 150 milionów zł.), ryżu, bananów, tytoniu, rycynusu i juty uzyskuje się już w pierwszych latach prowadzenia hodowli.

Przed państwem stanie więc zadanie, by w przeciągu zaledwie 7 do 10-ciu lat doprowadzić niewyzyskany obszar do formy wzorowych plantacyj i do maksymalnej produkcji. Na to potrzebni jednak będą ludzie. A uczyć tych ludzi będzie już zapóźno, gdy się uzyska kolonie, wtedy bowiem potrzebne będą ręce i mózgi tych ludzi. Kadry fachowców należy tworzyć już dziś. Forma nauki nie powinna być uciążliwa. I tak np. dla zdolnego, pełnego entuzjazmu pioniera z wyższym lub średnim wykształceniem rolniczym, wystarczający będzie rok studiów teoretycznych, egzamin i rok studiów praktycznych we wzorowo zorganizowanym Instytucie Tropikalnym.

Stworzenie katedr z wykładami teorii kolonialnej nie jest bardzo trudne. Już dziś mamy pewne grono ludzi, pionierów kolonialnych, których myśli i zasoby wiedzy dałyby się zużyć jako materiał wykładowy. Dotyczy to zarówno rolnictwa tropikalnego, jak i medycyny, górnictwa, komunikacji, handlu i szkolnictwa. Natomiast praktyka musiałaby zostać zorga-

nizowana zupełnie odmiennymi metodami i zrealizowana jak najlepiej.

Zapewne — obciąży to pewnymi, dochodzącymi już dziś do kilku milionów sumami skarb państwa. Lecz istnieją dwie alternatywy: albo w przeciągu najbliższego okresu stracić pełne miliardy złotych, ową krwawicę polskiego robotnika, albo też stworzyć wzorowy aparat kolonialny, stworzyć kadry doskonałych, pełnych siły i entuzjazmu fachowców i po okresie zmagań dać pracę tysiącom rodzin, zapewnić sobie parusetmilionowy zysk i stać się potężnym Mocarstwem Kolonialnym.

Stanisław Lipski

Muzeum morskie w Paryżu

Jeśli Was kiedykolwiek losy zaniosą do stolicy świata — Paryża, to gdy nasycicie swe oczy blaskiem tysiącznych neonów Pól Elizejskich, rzeką wezbraną aut na bulwarach, rozgwarem międzynarodowym łacińskiej dzielnicy, gdy obejrzycie te wszystkie cuda i wspaniałości tu tak obficie nagromadzone, nie zapomniejcie znaleźć chwili czasu na odszukanie w jednym ze skrzydeł przeogromnego Luwru, Muzeum Morskiego.

Bo muzeum to, to wspaniała ale cicha świątynia przeszłości, to pomnik kunsztu umysłu i rąk ludzkich, to mauzoleum i sarkofag wielu najdzielniejszych...

W jednej z sal tego muzeum widnieje krótki, a jakże wymowny napis: Valeur et Discipline — męstwo i karność — dwie najistotniejsze cechy marynarza.

* * *

Już zaraz u wstępu owiewa nas atmosfera chłopięcych rojeń i marzeń — świat zaczarowany dawnych fregat i korwet, brygów i barkentyn, bitew morskich i nie mniej mężnych wypraw polarnych.

Zachwyca mnogość doskonale wykonanych modeli dawnych bojowych okrętów żaglowych, przykuwają wzrok liczne obrazy przedstawiające historyczne bitwy morskie, plany sytuacyjne układu walczących flot, nierzadko nad głową zwisa postrzępiona wiatrem i kulami bandera z owych czasów...

Na wielkiej tablicy przedstawiającej bandery wszystkich państw obecnych w owych czasach na morzu, z prawdziwym wzruszeniem znajdujemy i polską, biało-czerwoną z orłem białym i królewską polską banderę ze zgiętą ręką z mieczem w dłoni. Taka sama, jaka dziś powiewa na naszych wojennych okrętach.

Owe wspaniałe, a tak liczne modele, nie tylko pokazują nam, jak wyglądały dawne żaglowce, ale nawet uczą nas, jak były one budowane. Bo oto niektóre z nich są częściowo rozkładane, można zajrzeć i do środka okrętu, zobaczyć co się w nim mieściło, jak żyła i mieszkała załoga, kapitan, oficerowie, jak był rozłożony balast, gdzie składano proch do armat, a gdzie żywność i wodę do picia, inne zaś są pokazane w trakcie budowy. I te właśnie może są najciekawsze. Bo oto widzimy, jak przy stosunkowo mizernych narzędziach i urządzeniach budowano te przewspaniałe, misterne a mocne kolosy, bo nieraz po sto kilkadziesiąt dział liczące, jak przy pomocy wiązanych linami rusztowań, dźwigów, bloków i pochylni, stwarzano te żaglowe cuda, które potem na błękitnej roztoczy wód pieściły swym kształtem oko widza, a właścicielom swym umożliwiały podbój świata.

Są tu żaglowce różnych epok, różnych wielkości i kształtów i różnych bander — a co najciekawsze, to to, że wiele z nich to modele nie dziś, a jeszcze w owych dawnych czasach wykonane, o żaglach już często zmurszałych.

Prócz modeli okrętów widzimy modele wielu innych urządzeń morskich — ówczesnych doków i stoczni, fortyfikacyj nabrzeżnych i latarń morskich, dział okrętowych i wszelakiej innej broni i okrętowych instrumentów i narzędzi.

Na ścianach portrety, nierzadko popiersia z marmuru i brązu tych wspaniałych kapitanów i admirałów, nieśmiertelnych zdobywców lądów i mórz, z których niejeden miał wytatuowany na piersiach zuchwały napis, iż się nie boi „Ni Boga — ni diabła".

Oto teraz kamienny spokój na ich obliczach — a w banderach, rozwieszonych nad ich głowami i w kartach ksiąg, opisujących ich niezwykłe czyny, szeleści nieśmiertelna sława...



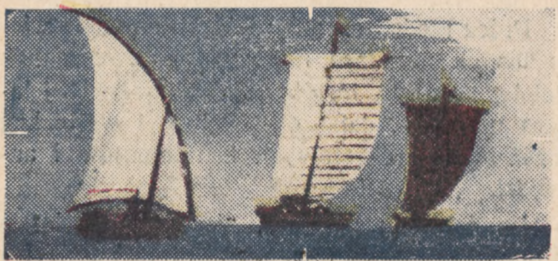
Światło padające przez okna lśni i załamuje się w rozwieszonych na ścianach krótkich, krzywych marynarskich szablach, z którymi w dłoni szło się na „abordaż"...

W jednej z następnych sal w olbrzymiej oszklonej gablocie widzimy niemal całą liczną flotę francuską z lat 1789—1824.

Na długo przykuwa ona oczy. Trudno się oprzeć wrażeniu, że to nie modele, lecz prawdziwa flota, w pełnej gali, w poszumie dumnych, trójkolorowych bander stanęła oto na kotwicy. Wśród nazw ówczesnych okrętów spotykamy takie, które i dziś są nam znane.

Tylko że np. ówczesna „La Normandie", to nie pasażerski, luksusowy — jak dzisiejsza — statek, lecz piękna, lotna fregata uzbrojona w 22 działa. Tradycje i morski zwyczaj — nazwy tylko powtarza.

W dalszych salach widzimy coraz to nowsze typy okrętów, a nawet statków już tylko handlowych, bez uzbrojenia, które dawniej, kto tylko wyruszał na morze, na swym pokładzie posiadał, ku obronie życia i mienia.

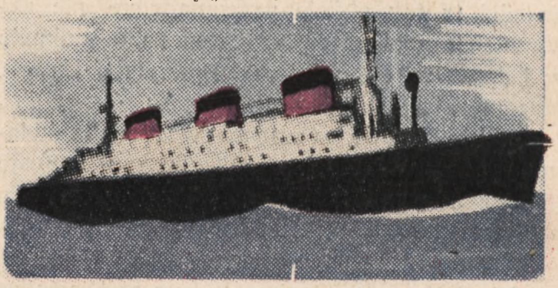


Tutaj też spotykamy te śmieszne twory, stanowiące połączenie strzelistych masztów o zwiewnych żaglach, z prymitywnym prototypem maszyny parowej o grubym, przysadkowatym kominie.

Są tu i płytko zanurzające się statki z kołami po obu burtach, zaopatrzonymi w wiosłałopatki.

W jednej z gablot widzimy model pierwszej maszyny parowej, na francuskim statku „Napoleon" z roku 1850-go.

Dalej — coraz to nowsze i nowsze... z epoki największego nasilenia emigracji, ze specjalnymi pomieszczeniami — oczywiście niezbyt wygodnymi — dla emigrantów, statki towarowe, pasażerskie, okręty wojenne...



W jednej z sal znajdujemy już i broń podwodną — torpedy naturalnej wielkości, pozbawione tylko materiałów kruszących, ich przekroje, pozwalające przyjrzeć się dokładnie wszelkim mechanizmom, są tu i miny z czasu ostatniej wojny, a na modelach pokazano, jak się przed nimi można bronić, jak się rozpina sieci ochronne przeciw torpedom i minom, jak się je z morza wyławia...

Kilka kroków w lewo czy prawo, do innej sali, a oto znowu czujemy powiew historii, imiona i czyny lat dawnych...

Oto widzimy pistolety Garibaldiego i datę — 1866, oto części umundurowania i ekwipunku bohaterów pierwszych wypraw polarnych, zmarłych w lodach mroźnej Północy...

Złóż ofiarę na

Fundusz Obrony Morskiej

Tuż obok — piękny model okrętu „du Fram", który przemierzał wody oceanu Lodowatego.

W następnej znowu sali zobaczymy jak admirał La Plas wyrzucony w czas burzy na pieszczysty brzeg słonecznej zazwyczaj Tahiti, rozbity na poły okręt niezmożoną energią i zdumiewającą pomysłowością i zapobiegliwością potrafił naprawić i w drogę powrotną wyruszyć. Oto na piasku wybrzeża stworzył całe warsztaty budowy okrętów, wzniósł specjalne rusztowania, obciążył je setką swych dział zniesionych z okrętu na ląd i do tak mądrze stworzonych urządzeń za pomocą bloków i lin za topy masztów uwiązanych, przechylił swój okręt i w ciągu długich tygodni cierpliwie a skutecznie naprawiał uszkodzony w części podwodnej kadłub.

Ale oto wzrok nasz, skuszony barwnością placu i dziwacznością kształtów, pociąga nas dalej. To szereg sal wypełnionych egzotycznymi eksponatami — o najprzeróżniejszych kształtach kadłuba i żagli, o różnej tych ostatnich barwie, o nazwach przedziwnych, nieraz tak mile, melodyjnie brzmiących, lub obcych najzupełniej naszemu europejskiemu uchu.

Oto łódź-nie łódź, raczej balia czy dzieża — to „kuffa" z okolic Bagdadu, którą kiedyś kołysały fale Tygrysu, a że drzew tam nie ma, stąd jej materiał — wiklina oblepiona gliną i kształt okręgły, oto barki arabskie z Morza Czerwonego, oto malajskie „prao", „ivaha" z Tahiti o dziwacznych żaglach, dalej pirogi z różnych archipelagów, kajaki Eskimosów, canoe kana-



dyjskie obszyte korą, wreszcie przeliczne dżonki chińskie z żółtych wód. Wśród tych ostatnich zwraca uwagę przecudownej, misternej roboty model dżonki, wykonany z kości słoniowej. To cudo chyba wymagało całego długiego życia, by je wykonać.

Gdy nasycimy wzrok egzotyką, zaprowadzą nas kroki do jeszcze jednej sali. Już ostatniej.

Prosta i skromna, zwykły, szary tynk...

I tu — już nie ma modeli.

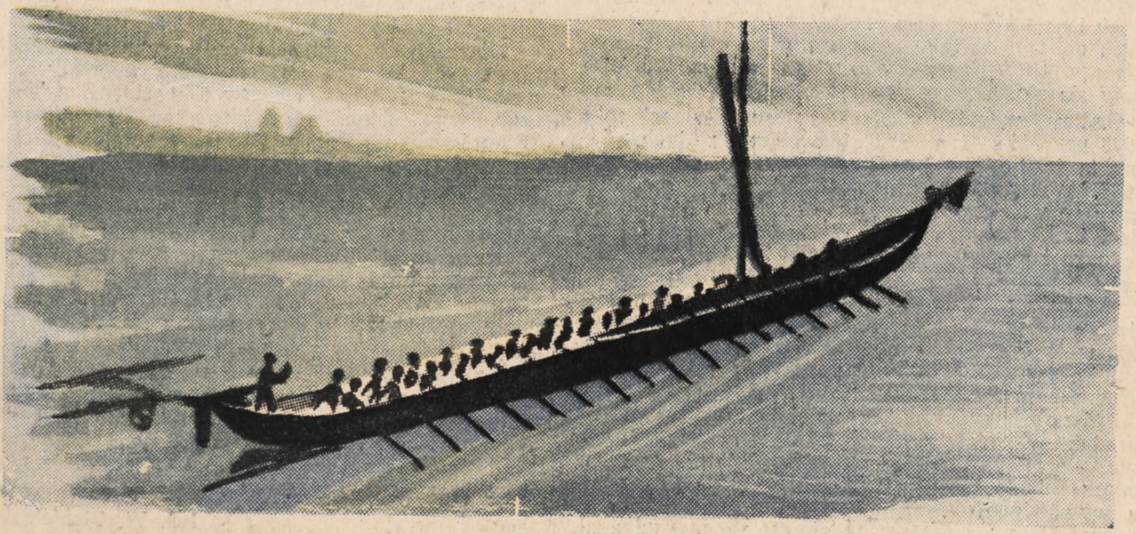
Tu tylko szczątki, które udało się wydrzeć morzu.

Połamane resztki naw... potrzaskane dawne galeony, co patrzyły z dziobów statków w kipiel tylu mórz... pordzewiałe kotwice, działa i kule...

Pośrodku — wzniesiony z resztek żelaziwa z dna morza dobytego okrętu, w górę strzelający obelisk — a na jego tle białe, marmurowe popiersie przesławnego Laperuse'a.

To właśnie w tej sali widnieje ów napis: Valeur et Discipline. Męstwo i karność.

Bronisław Miazgowski



Udział rolnictwa w handlu zagranicznym Polski

Polska jest krainą dość zasobną w bogactwa naturalne. Oprócz dużych obszarów mniej lub więcej urodzajnych gruntów, mamy w Polsce sporo lasów, wielkie pokłady węgla, rudy żelaznej, cynkowej i ołowiowej; złoża ropy naftowej, soli kuchennej i potasowej oraz wiele innych rzeczy. Mamy też w Polsce wiele fabryk i warsztatów, wyrabiających rozmaite materiały i przedmioty potrzebne w gospodarstwie narodowym i w życiu codziennym. Jednakże wielu rzeczy nam brak lub też posiadamy je w ilościach niedostatecznych.

Nie mówiąc o złocie i srebrze, nie mamy w Polsce miedzi, manganu, cyny oraz szeregu cennych metali. Brak nam gumy, pewnych garbników, niektórych środków leczniczych oraz wielu innych rzeczy. Zbyt mało też wytwarzamy w Polsce wełny i włókna, nadającego się do wyrobu cienkich tkanin, a poza tym potrzebne nam są różne maszyny i przyrządy, dotychczas w kraju jeszcze nie wyrabiane.

Wszystkie więc te rzeczy, których nam w Polsce brak oraz których posiadamy za mało, a są nam koniecznie potrzebne, radzi nie radzi musimy sprowadzać z obcych krajów, nierzadko z „drugiego końca świata".

Za sprowadzane z zagranicy towary trzeba oczywiście płacić gotówką, żeby więc móc cudzoziemskie towary i surowce sprowadzać, musimy rozmaite rzeczy do obcych krajów sprzedawać. Dlatego też staramy się wywozić za granicę jak najwięcej, a w tym wywozie udział rolnictwa jest bardzo wydatny.

W porównaniu z krajami lepiej zagospodarowanymi, nasz wywóz ogólny i rolniczy przedstawia się jeszcze dosyć ubogo. Powinniśmy więc zwracać pilną uwagę na nasze obroty handlowe z zagranicą i wedle sił i możności dążyć do zwiększania i polepszania wywozu, zarówno bowiem ilość jak i jakość wywożonych produktów ma duży wpływ na rozwój gospodarczy kraju.

Szczegółowe obliczenia wszelkich obrotów handlowych z zagranicą prowadzi Główny Urząd Statystyczny, pilnie zapisujący ilość i wartość wywożonych i przywożonych z zagranicy towarów. Według tych obliczeń w roku ubiegłym w porównaniu z rokiem poprzednim zmiany w wywozie rolniczym okazały się stosunkowo niewielkie.

Ogólny wywóz wszystkich towarów w roku 1938 przyniósł 1 miliard 184 miliony złotych. Suma ta jest o 11 milionów zł mniejsza niż w roku 1937. W przeliczeniu na głowę ludności zeszłoroczny wywóz czyni przeciętnie niespełna 35 złotych. Jest to kwota niewielka. W krajach zachodnich na jednego mieszkańca wywóz wynosi kilkakrotnie więcej.

Wywóz rozmaitych produktów i towarów pochodzenia rolniczego, w roku zeszłym przyniósł przeszło 600 milionów złotych czyli trochę więcej niż połowę całej sumy uzyskanej z wywozu. Z trzech głównych grup produktów pochodzenia rolniczego, wywóz produktów roślinnych dał 130 milionów złotych, wywóz produktów hodowli — 287 miln. zł i wywóz drzewa — przeszło 188 miln. zł. W porównaniu z rokiem poprzednim, wywóz roślinny dał o 10 miln. zł mniej a wywóz produktów hodowli — o 10 milionów zł więcej. Wywóz drzewa zwiększył się o 3 miln. zł. Zmniejszenie się wywozu roślinnego nastąpiło z powodu słabego urodzaju w roku 1937-ym, a zwiększone sumy z wywozu produktów hodowli uzyskano dzięki wzmożeniu wywozu nabiału i trzody chlewnej.

W grupie roślinnej wywóz zboża, mąki i otrąb przyniósł blisko 75 milionów, wywóz ziarn groszkowych — 14 miln., różnych nasion — 12 miln., ziemniaków, chmielu, grzybów, wikliny — 10 miln., włókna lnianego — niespełna 15 miln. i słodu — 4 miln. zł. W stosunku do roku 1937-go wywóz lnu zmniejszył się o przeszło 5 miln. i słodu — o 6 miln zł, a jednocześnie zwiększył się wywóz ziarn groszkowych (fasoli) o 2 miln. zł. Trzeba przy tym zaznaczyć, że na skutek słabych zbiorów w roku 1937-ym, w roku zeszłym, do sierpnia, z czterech zbóż wywożono jedynie jęczmień. Z tego powodu wywóz zboża nie mógł dać większych wpływów pieniężnych.

W grupie produktów hodowli wywóz trzody chlewnej, bydła, koni i gęsi, dał ogółem blisko 57 miln. zł; wywóz mięsa, bekonów i szynek w puszkach dał — 130 miln. zł, wywóz jaj przyniósł blisko 40 miln. zł oraz masła i sera — 32 miln. zł. Poza tym za pierze, szczecinę i trzewia — uzyskano blisko 16 miln. zł i za skóry zwierzęce — ponad 12 miln. zł.

W stosunku do roku poprzedniego wywóz zwierząt żywych zwiększył się o 10 miln. zł. a wywóz nabiału — o 18 miln. zł. Jednocześnie wywóz skór zwierzęcych zmniejszył się o 14 miln., a wywóz mięsa i przetworów mięsnych pozostał prawie bez zmiany. Na uwagę zasługuje znaczny wzrost wywozu masła. Na przyszłość wywóz tego produktu zdaje się mieć duże możliwości rozwojowe.

Znaczne zmniejszenie wywozu skór jest zjawiskiem dodatnim wobec przywożenia skór zwierzęcych z zagranicy za grube sumy. Zamiast więc sprowadzać skóry zagraniczne lepiej używać własne.

Wywóz produktów hodowli przynosi więcej niż jakakolwiek grupa towarów przemysłowych i na przyszłość zdaje się mieć duże widoki rozwoju.

W wywozie górniczo - przemysłowym pierwsze miejsce zajmuje wywóz węgla, który w roku zeszłym przyniósł blisko 227 milionów zł.

Nader ubogo przedstawiał się wywóz materiałów bławatnych. W roku zeszłym tkanin wełnianych, bawełnianych, przędzy, bielizny i kapeluszy razem licząc, wywieziono wszystkiego za 33 miliony zł. W porównaniu z rokiem poprzednim wywóz bławatny zmniejszył się o 19 miln. zł, to znaczy bardzo dotkliwie.

Udział innych gałęzi przemysłu w wywozie za granicę był bardzo słaby. Produktów naftowych wywieziono za 14 miln. zł cukru za 12 miln., nawozów sztucznych za 12 miln., mebli za 5 miln. zł. Wywóz szeregu innych wyrobów przemysłowych przyniósł sumy stosunkowo nieznaczne.

Na ogólną sumę 1 miliarda 184 milionów złotych, osiągniętą z wywozu za granicę, za produkty rolniczo - leśne oraz za węgiel, żelazo i wyroby metalowe uzyskano razem ponad 960 milionów czyli przeszło 80 procent całego wywozu. Zatem trzy wymienione działy wytwórczości krajowej decydują głównie o naszym wywozie.

Inż. W. Chmielecki

Z kraju i ze świata

ŚMIERĆ OJCA ŚWIĘTEGO. W dniu 10 lutego r. b. zmarł Papież Pius XI. Zgon jego okrył ciężką żałobą cały świat chrześcijański. W szczególnie jednak serdecznej pamięci zachowa zmarłego Papieża naród polski, bo nie tylko, że Pius XI, jeszcze jako Achilles Ratti, przebywając w Polsce w charakterze nuncjusza apostolskiego , okazał Polsce wyjątkową przyjaźń i niezachwianą ufność w chwilach, gdy odbudowywało się Państwo Polskie, a zwłaszcza w ciężkich dla nas chwilach lata 1920 roku, ale i potem, już jako Papież niejednokrotnie dawał wyraz prawdziwie ojcowskiego uczucia dla narodu polskiego.

Siedemnaście lat pontyfikatu Piusa XI przypadło na niezmiernie trudny okres, przeżywany przez świat cały, silnych wstrząsów społecznych, gospodarczych i politycznych. Ojciec Święty zajmował się żywo wszystkimi zagadnieniami życia współczesnego, poświęcając im dużo uwagi zarówno w swej codziennej działalności, jak i w licznych swych encyklikach, a zawsze występował jako obrońca najszlachetniejszych, najbardziej twórczych wartości.

Jeżeli chodzi o sprawy kościoła katolickiego, to dziełem Piusa XI było zakończenie sporu między Watykanem, a rządem włoskim, który uznał państwo Watykańskie. Za czasów Piusa XI zawarte zostały konkordaty z wielu państwami, m. in. z Polską, Francją, Jugosławią, Łotwą, Litwą, Niemcami, Austrią. Papież Pius XI, dokonał również po raz pierwszy w historii Kościoła katolickiego konsekracji biskupów Chińczyków.

Z Sejmu i Senatu. Komisja budżetowa Sejmu po dwumiesięcznej pracy uchwaliła w dniu 8 lutego preliminarz budżetowy który po zakończeniu szczegółowej rozprawy komisyjnej stał się kolejno tematem rozpraw ogólnych całej Izby sejmowej. Rozprawy budżetowe zarówno w komisji, jak i na ogólnych posiedzeniach dały sposobność do szczegółowego rozpatrzenia działalności wszystkich resortów państwowych i ich planów na przyszłość. Przy tej sposobności poruszone były sprawy morskie, żeglugi śródlądowej i sprawy kolonialne i emigracyjne. Mówił o nich w dniu 25 stycznia minister komunikacji Ulrych, który m. in. omawiał stan dróg wodnych w Polsce, podkreślając wielkie ich zaniedbanie, tym większe, jeżeli się zważy doniosłą rolę, jaką mogą odegrać w życiu gospodarczym kraju, mówił też o planach rządowych w tej dziedzinie. W dniu 27 stycznia minister przemysłu i handlu Roman, omawiając sprawy swego resortu, położył szczególny nacisk na sprawy morskie, a zwłaszcza na konieczność dalszej rozbudowy polskiej floty handlowej, rybołówstwa morskiego i portów, jak również wyszkolenia ludzi do pracy morskiej. W dniu 27 stycznia również w dyskusji nad budżetem Min. Przemysłu i Handlu zabrał głos pos. Pankiewicz, podnosząc konieczność dodatkowych kredytów na rozbudowę inwestycyj portu gdyńskiego. W dniu 4 lutego znowu referent Min. Spraw Wojskowych położył szczególny nacisk na zadania, rozwój i potrzeby naszej Marynarki Wojennej.

Wojna domowa w Hiszpanii dobiega już końca, przynosząc zwycięstwo gen Franco. Ostatnia ofensywa, rozpoczęta w wigilię Bożego Narodzenia, zakończyła się zajęciem przez wojska narodowe całej Katalonii, najbogatszej dzielnicy Hiszpnii, padła również bez stosunkowo większego oporu stolica Katolonii, Barcelona. Przebywający w niej ostatnio rząd republikański szukał schronienia na terytorium Francji. Z każdym dniem walki stawały się bardziej beznadziejne i nawet w łonie rządu republikańskiego obok nieustępliwego stanowiska paru ministrów, domagających się obrony do upadłego, zaznaczyła się dążność innych z prezydentem Azaną na czele do nawiązania rokowań z gen. Franco dla położenia kresu dalszej bratobójczej, a zupełnie ich zdaniem beznadziejnej wojnie.

Praca portu gdyńskiego w r. 1938. Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego w r. 1938 niosły ponad 9.300.000 ton, a zatem w porównaniu do roku 1937 wzrosły o 1.8 proc. Wprawdzie rok 1937 w porównaniu do r. 1936 wykazał znacznie większy skok, bo o 16.1 proc. ale nie można zapominać, że wstrząsy polityczne roku ubiegłego niepomyślnie wpłynęły na obroty międzynarodowe, a jeżeli chodzi o Gdynię to zwłaszcza wrzesień odznaczał się dużym zahamowaniem ruchu tranzytowego. Rok ostatni wykazał również, że konieczną jest dalsza rozbudowa urządzeń portowych, gdyż obecnie są one już niedostateczne dla sprawnej obsługi wzrastających z każdym rokiem potrzeb handlu zamorskiego Polski i tranzytu państw sąsiednich.

O coraz większym znaczeniu portu gdyńskiego świadczy chociażby wzrost ruchu statków. W ciągu r. 1938 weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 12.990 statków o łącznej pojemności przeszło 13 milionów t. r. n., co w porównaniu do r. 1937 stanowi wzrost o 15.4 proc., a zatem jest z notowanych dotychczas największym skokiem naprzód w tej dziedzinie dla portu gdyńskiego. Na pierwszym miejscu stoi nadal bandera szwedzka, za którą idzie bandera polska, obsługująca port gdyński zaledwie w 13.4 proc.

Propagandowy obóz nadmorski w Mieroszynie

Wydział Wycieczek i Obozów LMK świadomie i konsekwentnie realizuje jedno z naczelnych haseł tej organizacji, a mianowicie hasło jak najściślejszego zespolenia z morzem szerokiego ogółu polskiego.

Aby to osiągnąć, trzeba każdemu Polakowi pokazać morze i przedstawić dotychczasowy nasz na nim dorobek. Rolę tę spełniał od lat kilku w sezonie letnim obóz nadmorski LMK na Helu, przeniesiony w roku 1937 do Mieroszyna koło Jastrzębiej Góry nad pełnym morzem.

W związku z koniecznością przeniesienia obozu opracowano plan jego przebudowy i rozbudowy, którego realizacja pozwoli na pobyt nad morzem w ciągu każdego lata około dziesięciu tysiącom ludzi, spragnionych wypoczynku i poznania morza. Obecnie jednak zabudowana jest tylko część nabytego terenu drewnianymi domkami, dającymi możność przebycia w obozie w ciągu sezonu niewiele ponad dwu tysiącom ludzi.

W roku ubiegłym wykonano w Mieroszynie prace wstępne pod wielki obóz przyszłości: pobudowano drogi, zainstalowano oświetlenie elektryczne oraz wywiercono studnię artezyjską. Inwestycje te pozwolą przystąpić w najbliższych latach do wcielenia w życie planu wielkiego obozu. Na rok bieżący projektowana jest budowa sześciu stałych domków 32-osobowych (8 pokoi 4-osobowych), zapewniających wygodny pobyt nawet bardziej wymagającym miłośnikom morza. Z chwilą pobudowania domków zniknie wreszcie z obozu w Mieroszynie dotychczasowe utrapienie uczestników, jakim były górne, t. zw. piętrowe, łóżka.

Jeżeli wspomni się jeszcze o planowanym znacznym rozszerzeniu terenu obozu drogą nabycia dużego obszaru lasu przylegającego do posiadłości LMK od południa, to obraz przyszłego obozowiska nadmorskiego będzie prawie kompletny. Prawie, gdyż w parze z rozbudową obozu pod względem pojemności, będzie szła rozbudowa urządzeń dających gwarancję wygodnego i pogodnego odpoczynku oraz wyniesienia stąd jak największej sumy wiadomości o morzu i poczynaniach Polski na nim.

mgr. T. Królikowski

Rozrywki umysłowe

3. SZARADA
Nasz statek

Jak **pięć-trzecia** tnie wodę i rozrywa fale
piękny polski **raz-drugi** na dalekich morzach —
spokojny nawet w wichrów rozpętanym szale,
co hulają tak często po morskich przestworzach.

Nastawił **trzecie-piąte**, jak potężny siłacz —
młody wiekiem—**raz-piąty** morskim doświadczeniem.
Na szlaku tylko srebrem woda się pieniła
i nocą w górze lśniło niebieskie sklepienie.

Zna swoje **czwarte-piąte** z Gdyni i do Gdyni —
przez Bałtyk, kanał La Manche, ocean wspaniały —
a za nim lecą mewy, wędrowcy jedyni,
bo znany im jest dobrze polski piękny **cały...**

W. S. (Zakopane).

Za rozwiązanie szarady Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza **5 wartościowych nagród książkowych.** Termin nadsyłania rozwiązań **upływa 28 marca 1939 r.** Rozwiązania nadsyłać należy pod adresem Redakcji „Polski na Morzu" z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe".

ROZWIĄZANIE
„Polska na Morzu" Nr 12 — Grudzień 1938

11. Ślimacznica

Wyrazy ślimacznicy: 1. Koszykarstwo. 2. Odcinek. 3. Konfederatka. 4. Agrest. (Oto wyraz, którego znaczenie „owoc" przeoczono podać przy złożeniu zadania. Stąd też mylnie podano numerację wyrazów 4 i 5 — zamiast 5 i 6, za co swych Sympatyków i Czytelników przepraszamy). 5. Totalizator. 6. Regen. 7. Nekrologia. 8. Apel. 9. Lubraniec. 10. Lis. 11. Sardynka. 12. Ar. 13. Recepis.

Na 108 osób, które rozwiązały ślimacznicę, nagrody otrzymali:

1. **Bugiel Jan** — Siemianowice Śl. — Parkowa 12.
2. **Lilpopowa Mira** — Włochy pod Warszawą.
3. **Supińska Alina**—Warszawa, Żolibórz, Krasińskiego 18.
4. **Koło Szkolne LMK Nr 62** w Łodzi.
5. **Lubisz Hanna**—Grodno ul. Listowskiego 4 m. 8.

„POLSKA NA MORZU" Nr 1 — Styczeń 1939
1. SZARADA
„NOWY ROK BIEŻY"

Szaradę bezbłędnie rozwiązało 146 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymają:

1. **Bańkowska Franciszka** — p-ta Babiak, pow. Koło.
2. **Piszczek Ludomił** — Sambor, urząd pocztowy.
3. **Błędowski Józef** — Rogów n/Olzą, pow. Rybnik.
4. **Mera Aleks. Tadeusz** — Gdynia. Warsztaty Portowe Mar. Wojennej.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna REDAKTOR: Stanisław Szymborski

Druk. Zakł. Graf. „Dom Prasy" S. A., Warszawa, Marszałkowska 3